

信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について《続編》 —— 塩尻峠を越えて西条炭を運んだ鉄索の謎 ——

後藤 泰一*

1. はじめに — 承前
2. 岡谷の製糸業と西条炭 — ある疑問（問題の所在）
3. 西条炭の運搬と鉄索の架設
4. 岡谷側の状況 — 鉄索の終点は？
5. 塩尻側の状況 — 鉄索の起点は？
6. 当時の新聞記事を通して — 鉄索竣工・鉄索妨害ほか
7. おわりに — 結びに代えて

【後記】

1. はじめに — 承前

（1）本機関誌の前号（第24号）において、信玄公旗掛松事件の背後には中央本線開通のみならず諏訪岡谷製糸業の興隆発展という社会的経済的事情が控えていたことを明らかにした¹。概ね以下のような内容であった（本稿に初めて興味を持たれた方のため必要最小限の範囲で以下に紹介しておこう — 詳細は上記拙稿をご覧ください）。²

1914年（大正3年）、中央本線日野春駅²の線路脇（約一間（1.8m）未満のところ）に聳えていた樹高15m・幹回7m程の松が蒸気機関車の排出する煤煙によって枯死してしまった。この松は、信玄公旗掛松と称され武田信玄が目印のために軍旗を立てたという由緒のある松樹とされていた（甲斐の一本松とも呼ばれた）。この線路敷設計画を知った松樹の所有者（清水倫茂氏）は、鉄道院に対し、松を迂回して線路を通して欲しいと嘆願したが聞き入れてもらえずという経緯があった。そこで、清水倫茂氏は、1917年（大正6年）に国（鉄道院総裁：後藤新平）を相手取り、1,500円の損害賠償を求めて甲府地方裁判所に訴えを提起した。これが「信玄公旗掛松事件」といわれる民法上の著名

* 信州大学名誉教授・放送大学客員教授（長野学習センター所属：平成29年4月より）。≪平成28年3月に信州大学を定年退職（信州大学学術研究院（社会科学系）大学院法曹法務研究科教授：法科大学院にて民法を担当）、その後引き続き平成29年3月まで同研究科特任教授≫

¹ 拙稿「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について — 絹の道と権利の濫用 —」（2016年10月・専修総合科学研究第24号所収）。なお、上記論稿を以下では副題を省略し「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について」と表記した旨及び同論稿57頁以下（本文及び注66以下）に掲げた『岡谷史市（中巻）』を『岡谷市史（中巻）』と訂正し、同66頁1行目の「大正13年12月25日」を削除する旨等ご承知おき頂きたい。

² 日野春駅が設置された経緯につき、『長坂町誌 上巻』（1990年・長坂町）626頁～627頁によれば、「明らかなのは蒸気機関車の給水場として位置付けられていたことである。給水場は甲府駅と富士見駅に設置され、その中間に補給場を必要とし……機関車の必要補給水許容点と水利的立場が勘案され」たとあり、同駅は給水のための機関車の往来や長時間停車が多かったようである。日野春駅の上り（新宿）方面の左側敷地に今もその給水塔が風雪に耐えている。

な事件である³。

甲府地方裁判所は、請求原因についてのみを審理を行い、1918年（大正7年）1月31日、被告には過失があり賠償義務があるとの中間判決を下した。国が控訴。1818年（大正7年）6月14日、東京控訴院は、控訴人が口頭弁論期日に出頭しなかったため欠席判決を下した。控訴人から故障の申し立てがなされたが、東京控訴院は、同年7月26日に欠席判決を維持し「本件を甲府地方裁判所に差戻す」旨の判決を下した（この判決の中で権利の濫用が取り上げられている）。国が上告。

大審院は、1919年（大正8年）3月3日、次のように述べて上告を棄却した（中間判決についての大審院判決）。すなわち、権利の行使は、法律で認められた適当な範囲内であることを要し、社会観念上、被害者が容認できないものと一般に認められる程度を越え、故意または過失によりその適当な範囲を超越し失当な方法を用いたため他人の権利を侵害したときは不法行為が成立するとした上で、「松樹ヲ枯死セシメタルハ……社会観念上一般ニ認容スヘキモノト認メラルル範囲ヲ超越シタルモノト謂フヘク権利行使ニ関スル適当ナル方法ヲ行ヒタルニアラサルモノ」であり、「過失ニ因リ之ヲ為シタルヲ以テ不法行為」が成立するとし、原院（東京控訴院）が「不法行為成立スル旨ヲ判示シタルハ相当ナリ」と述べた⁴。

今日、このような公害（煙害）に係る損害賠償請求事件は、民法709条における不法行為責任の問題として直截に処理されるが⁵、上記大審院判決は、権利行使が故意または過失により適当な範囲を超えた結果（権利濫用という言葉は出てこないが実質的には権利を濫用した結果という趣旨）他人の権利を侵害したときは、不法行為が成立するとしたのである。

明治政府の富国強兵・殖産興業政策を推進すべく先ず近代輸送機構の確立が急務とされたが、その陸上輸送手段として重視されたのが鉄道であった⁶。これに軍部や財界も大きな関心を示し、とりわけ軍部は日清戦争前後の頃から「軍事輸送のための輸送力増強を図る必要性から、鉄道の国有化による線路系統の整備統一を主張し……、財界においても、日清戦争前後からの軽工業を中心とする産業革命の進行に伴い、流通促進と国内市場拡大を図るために、鉄道網の整備を要求していたが、30年代に入って不況が押しよせると、営業不振に陥った私設鉄道の国による買上を主張す

³ 汽車の煤煙のほかその後脱線事故による損傷もあり終に松が枯れてしまったので、大正5年6月20日に清水倫茂氏は鉄道院に対し損害賠償を請求したが（ここでは賠償金2,000円及び慰謝料1,000円の請求であった）認められなかったので本件訴訟に及んだという経緯がある（川井健『民法判例と時代思潮』（1981年・日本評論社）249頁～257頁参照）。枯死前の信玄公旗掛松の写真が前掲『長坂町誌 上巻』（口絵）や長坂町郷土資料館編集『旗かけ松の本』（2004年・長坂町郷土資料館）5頁等に、枯れた後の写真が川井健『民法判例と時代思潮』（1981年・日本評論社）243頁（「原告の孫、清水五三郎氏の提供による」とされる）や前掲『旗かけ松の本』7頁（大正4年頃の写真）等）に載っている（拙稿・前掲「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について」46頁の注4及び注7を参照）。

⁴ 大判大正8年3月3日民録25輯356頁。川井・前掲『民法判例と時代思潮』241頁以下に、この判決の背景や裁判の経過等が詳細に述べられている。

⁵ 現行の民法709条は、「故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う」と定め、また、慰謝料につき、民法710条は、「他人の身体、自由若しくは名誉を侵害した場合又は他人の財産権を侵害した場合のいずれであるかを問わず、前条の規定により損害賠償の責任を負う者は、財産以外の損害に対しても、その賠償をしなければならない」と定める。

⁶ 国土交通省『日本鉄道史』（国土交通省HPより——PDF全77頁（H24. 7.25更新版を利用）でわが国の鉄道史を簡潔に纏められている）4頁。

るようになった」⁷のである。

このように、国策の一環として強力に推進された鉄道事業を前にして、大審院は、大胆にも「権利者は悪をなさずという考え方、さらには、国家は悪をなさずという考えを否定し……国家権力が非常に強く、軍部の発言権も強い時代に、むしろ鉄道事業に関し国家権力に不利な判決が下された」⁸のであった。

(2)ところで、肝心の損害賠償であるが、これについては大審院の中間判決で請求原因が定まったことを受け甲府地方裁判所に差し戻されて審理が行われ⁹、1921年(大正10年)2月15日、財産的損害449円及び慰謝料50円の計499円を認める判決が下された(原告は1,500円の賠償請求をしていたが、鑑定の結果、樹齢が160年であり信玄公の時代からあったものでない旨判明したことによる)。国が控訴。東京控訴院は、1922年(大正11年)4月11日、財産上の損害が22円60銭(松樹が枯死しなかった場合の薪炭としての評価額123円25銭と枯死後の評価額100円65銭との差額)に減額され、これに慰謝料50円を加えた計72円60銭を損害賠償額と認め、さらに一審・二審を通じ訴訟費用の10分の9を原告(清水倫茂氏)が、10分の1を被告(国)が各々負担するものとした。原告は、この訴訟費用の負担割合は誤記ではないかとして更正の申立てをしたが、1924年(大正13年)12月25日に東京控訴院は、書損じ若しくはこれに類する著しき誤謬はないとして原告の申立てを却下した(裁判の大まかな経過につき後述3(3)参照——ちなみに、北杜市郷土資料館(旧長坂町郷土資料館)2階に「甲府地方裁判所判決正本」や「大審院判決正本」のほか貴重な資料・写真等が展示されている)。

この点につき、原告が「勝訴したのかどうかかわからないほどである。被告の国は、結果的にいわば名を捨てて実をとった」¹⁰とのまさに的を射た指摘がある。原告は、結果として「名をとった」ことになるが、実質的には「権利の濫用は許さない」という後世に残る民法の基本原則の一つを勝ち取ったことになる。その後、権利濫用の法理は判例法として確立し、第二次世界大戦後の1947年(昭和22年)に民法1条3項において、「権利ノ濫用ハ之ヲ許サス」と明文化され、これが2004年(平成16年)の民法現代語化に際し、「権利の濫用は、これを許さない」と改められ現在に至っている。

日野春駅前広場の片隅に清水倫茂氏の建てた「信玄公旗掛松碑」がある。もとは枯死した信玄公旗掛松の株跡に建てられていたが、1969年(昭和44年)の中央本線複線化工事の際に現在の場所に移された¹¹。裏側には次のような碑文が刻まれている(現物は縦書)。

明治三拾六年敷設中央線之鐵條去樹幹僅間餘常吹付煤烟及水

蒸気尚以震動為之使樹齡短縮法之所認也這般碑建樹跡伝後世

大正十一年五月三十日 従六位弁護士藤巻嘉一郎撰 古屋邦英書

所有者甲村清水倫茂建之 石工当村古屋政義

⁷ 前掲『日本鉄道史』6頁。

⁸ 川井・前掲『民法判例と時代思潮』274頁。

⁹ 審理中に裁判長は、「大正8年(1919年)5月20日、示談を勧告し、原告、被告ともこれを受諾した。しかし、裁判長の提示した500円の示談金を原告は承諾したものの、被告は300円なら応じるとしてこれを拒んだため、示談は不調となった。当時の新聞は、『裁判長の顔を潰した鉄道院』と報じている」という(川井・前掲『民法判例と時代思潮』268頁)。

¹⁰ 川井・前掲『民法判例と時代思潮』274頁。

¹¹ 前掲『旗かけ松の本』15頁参照。

(3) 以上のように、信玄公旗掛松事件の背景には、明らかに国策としての鉄道事業推進（中央本線）という事情が控えていたが、それだけであろうか。さらに、その背景にある当時の社会的経済的事情、すなわち、近代化への原動力となった諏訪岡谷製糸業の興隆・発展という事情にも注目すべきではなかろうか。のみならず中央本線開通を熱望する地元製糸業者が払った多大な努力という事情にも目を向ける必要がある。八王子側から着工した中央本線（中央東線－後述）の工事が明治37年12月に富士見まで進んだところで、同年2月に勃発した日露戦争の影響（財政的事情）により、それから先の岡谷までの工間が中断してしまった。この事態に対処すべく地元製糸家は強力な鉄道速成運動を展開したのである。

この辺の事情について、『岡谷市史 中巻』は次のように記す。明治37年3月15日に「諏訪郡生糸同業組合を代表して片倉兼太郎が、通信・農商務・内務の三大臣に鉄道工事継続に関する請願書を提出した。……『今や鉄道工事進行して本郡生糸製造地たる岡谷駅迄開通する近きに至らんとせしに日露交戦の事態起り工事御中止の事相成り』（中略）『我国の一大富源たる製糸製造業の発展を図るは本邦生産業拡張の為將た軍資充実の為急且要なるものにあらずや依て既成停車場葦崎以北富士見停車場より岡谷駅迄の間鉄道工事を是非共継続成せられ』（後略）このような生糸同業組合の工事継続への働きかけと同時に、他方では片倉兼太郎・今井五介・尾沢琢郎など製糸業者や、山中助蔵・小島義知（両者とも前郡長）等が中心となり、中央線鉄道速成同盟会を結成し、政府要路への陳情・請願を行った。一方製糸同盟側でも速成運動を行ない富士見・岡谷間、岡谷・塩尻間の速成運動資金として、加盟工場一釜につき参円宛の出金を三十七年五月十五日の協議会で決定している。さらに速成運動のため各社組において一名宛が上京し、片倉東京支店に本拠を置き在京中の代議士小川平吉とも連絡を取りながら運動を続けた。こうした運動が効（原文ママ）を奏し、政府は生糸が貿易上重要品目であり中央線がこの生産地を通過する鉄道であることを考慮して、四五万円の財源が確保できれば岡谷までの延長を認める態度を示した。ここにおいて三十七年六月十五日速成同盟会の有志総代今井五介・小口音次郎・小口善重・林国蔵・尾沢琢郎・山中助蔵・藤森作四郎七名の名義で、政府の公債四五万円をの払い下げをうけ、これを興業銀行に買い取ってもらい国庫へ納入することにした……。六月二十一日通信・大蔵両大臣は総理大院に『中央鉄道東線中岡谷以東工事速成ニ関スル件』を提出して、財源の確保により工事継続再開の事に触れ、『中央線ヲ生糸生産ノ中枢地タル岡谷地方迄延長候ハ、輸出貿易ノ為メ至大ノ利便ヲ増進スヘキヲ以テ決行候様致度候』と閣議を要請し同日その決定をみた。こうして工事は再び進められ、三十八年十一月二十五日ここに待望の富士見－岡谷間が開通した」¹²とされている。

中央本線の開通後、当地域の製糸業は著しい発展を遂げ、とりわけ岡谷は「糸都岡谷」と称されるまでに至った（製糸業全盛期（大正期）には「岡谷のスズメは黒かった」といわれるほど製糸工場から大量の煤煙が排出されたという）。このように中央本線と諏訪・岡谷製糸業とは互いに影響を及ぼしながら共に繁栄してきた歴史があったのであり、両者はそれほどまでに密接不可分の関係にあったのである。

(4) これらのことから明らかなように、製糸業・生糸輸出産業が国家的に奨励された時代背景のもとで信玄公旗掛松事件は起きたのである。換言すれば、諏訪・岡谷地域に向けて工女や繭・石炭

¹² 『岡谷市史 中巻』復刻版（1984年・岡谷市）383頁～384頁。ほかに『諏訪市史 下巻』（1976年・諏訪市）453頁参照。

(常磐炭)等運び、また、諏訪・岡谷地域から八王子・横浜、そして、横浜港から欧米諸国(輸出先)へ生糸を運ぶという、まさに近代化に繋がる「絹の道」の一地点、すなわち、中央本線上の日野春駅にていわば起るべくして起きたのが信玄公旗掛松事件であった。そして、明治政府による国家的大事業を前にして、国民の権利保護という視点から、「権利の濫用は許さない」という画期的な法理論を採用し、国益優先主義の考えを否定したのが大審院大正8年3月3日判決だったのである。

(5) ここで、信濃に目を転じてみよう。長野県塩尻市片丘南内田の大宮八幡宮(篠ノ井線広岡駅から東へ約3.3km)には、「武田信玄旗立イチイ」が現存する。幹回り約3.2m、樹高4～5m程であるが(上部は台風や落雷により消失)、わずかな枝葉を付けて境内奥の片隅でひっそり命脈を保っている。信玄公が信濃国守護小笠原長時と桔梗ヶ原(塩尻市)で戦った時、大宮八幡宮に戦勝を祈願しこのイチイに旗を立てたといわれている¹³。樹齢不明のため信玄公時代からあるイチイかどうか定かでないが、1971年(昭和46年)に塩尻市天然記念物に指定され、その後、幹の空洞化が進んだため2013年(平成25年)11月24日に指定を解除された経緯がある¹⁴。ただ、地元の住民は今も「武田信玄旗立イチイ」といって大切にしている(ちなみに、イチイは塩尻市の市木である)。この大宮八幡宮から約5km南に小笠原氏支配下にあった北熊井城跡がある。信玄公により攻め落とされたが、その城跡も地元住民によって現在も保存され、入口付近には詳細な案内板(「史跡北熊井城」北熊井区作成)が立てられている^{15・16}。

このように、侵攻を受けた信濃においてさえ信玄公所縁の史跡・建物は格別のものとされているのである¹⁷。いわんや甲斐の「信玄公旗掛松」においてはなおさらであって、象徴的な存在としての歴史的経緯(及び信玄公時代の松ではなかったにせよ、松樹千年翠のシンボルでもある信玄公旗掛松が待望の近代化のシンボル蒸気機関車の煤煙によって枯れてしまったという現実)に留意しなければならない。これが普通の松樹の枯死事件であったならば(信玄公旗掛松と呼ばれる松樹でなかったらならば)、はたして、「権利の濫用は許さない」という重要な判例法創造のきっかけとなり得たであろうか。

(6) 以上のことを、拙稿「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について——絹の道と権利の濫用——」にて論じたが¹⁸、その際、容易には解明し得ないある事柄に遭遇しそのまま疑問として残った。以下、その経緯を——上記拙稿では言及し得なかった事などを補足しながら——多少丁寧に説明しておこう。

¹³ 笹本正治『実録戦国時代の民衆たち』(2006年・一草社)75頁～76頁参照。

¹⁴ 塩尻市役所「市の文化財」生涯学習スポーツ課にて確認。

¹⁵ 『山梨県史・資料編6・中世3上』(山梨県編集)(2001年・山梨日日新聞社)収録の「甲陽日記(高白齋記)」(甲斐武田氏の記録資料)には、天文14年(1545年)の6月14日に「熊野井城自落」とあり、天文21年(1552年)の6月8日に「熊野井の城歿立」と記されている。

¹⁶ また、長野県下伊那郡の阿智村(駒場)には信玄公を火葬し遺骸を安置したと伝えられる「長岳寺」が、同郡根羽村には信玄公終焉の地とされる「信玄塚」がある。根羽村には、さらに樹齢1800年の「月瀬の大杉」があり、これも地元住民により大切に保存されている(樹高40m、幹回り14m(長野県第1位、全国第6位)を誇る巨木で1944年(昭和19年)に国の天然記念物に指定されている)。戦国時代に既に樹齢1300年前後であり、信玄公もこの大杉を見上げながら(旗を立てたかどうかは分からないが)此の地を通ったのであろう。

¹⁷ 拙稿・前掲「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について」50頁～52頁参照。

¹⁸ 拙稿・前掲「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について」45頁以下参照。川井健先生は、前掲『民法判例と時代思潮』の「はしがき」(i頁～ii頁)において、「判例の真の理解のためには、その時代の経済・社会の構造を知ることが必要である」と述べられたが、上記拙稿及び本稿も川井先生のこの手法・方法論が念頭にある。

2. 岡谷の製糸業と西条炭 ― ある疑問（問題の所在）

（1）明治20年代頃から製糸業の燃料（煮繭や繰糸器械の動力源（蒸気機関）の燃料）として石炭が使用されるようになったが、それまでは薪炭が使用され彼方此方の森林が伐採されたようである（なお、本稿において引用文に付された下線は筆者によるものであることをご了解願いたい）。

『平野村誌 下巻』によると（1936年（昭和11年）に諏訪郡平野村が岡谷市となる―本稿の注26を参照）、明治29年に諏訪薪炭株式会社が設立され、「伐出を地元川島村民に、運輸を同じくその時新しく成立した小野薪材運輸株式会社に請け負はしめた、め、事業は次第に順調に進行し年々多量の薪を株主たる製糸家に供給するを得て、以てその燃料難に若干の緩和を與へることができ……該会社は好成績をあげて明治三十五年末特賣拂下期間の満了とともに解散した」¹⁹とされている。なお、上述の諏訪薪炭株式会社に関し上記文献では「役場書類を参考した外当時同社の支配人であった林音蔵氏の談によったことが多い」²⁰との注が付されているが、明治37年2月5日付信濃毎日新聞の商業登記公告欄には「株式会社解散 一 諏訪薪炭株式会社は明治参拾七年壹月参拾壹日総会の決議に因り解散す 一 清算人の氏名住所 長野県諏訪郡平野村甲参百貳番地 林音蔵 右明治参拾七年貳月貳日登記 上諏訪区裁判所平野出張所」²¹と載っていることを注記しておく。

また、『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』においても、明治27年頃に「将来製糸燃料缺乏を憂ひ諏訪薪炭株式会社を組織し、上伊那郡川島村横川山御料林を十個年間伐採採下の許可を得、其の薪炭を共同経営の各製糸家に分配した」²²と記されている。さらに、『岡谷製糸業の展開 ふるさとの歴史 製糸業－農村から近代工業都市への道－』（岡谷市教育委員会発行―以下、同書を『岡谷製糸業の展開』と略称させて頂く）では、「明治の初め頃というのは、工場で使う燃料は横川山へ行って雑木を伐り出してくればよかったです。しかし明治20年頃には横川山の木はほとんど伐り尽し……こんどは下諏訪東股御料林の払い下げを受けたり、山浦方面や甲州北部とか東筑摩郡や西筑摩郡方面へも燃料を求め……その中でも最も多く伐り出したのは、上伊那郡の官林（御料林）横川山、横川といっても川島の小横川です。材料は雑木でなく、松や唐松になりました」（伊藤正和氏）²³とされている²⁴。

¹⁹ 『平野村誌 下巻』（1932年（昭和7年）平野村役場〔復刻版〕昭和58年・諏訪文化社）385頁。

²⁰ 前掲『平野村誌 下巻』386頁の註4を参照。

²¹ 明治37年2月5日付信濃毎日新聞の記事については、「信濃毎日新聞データベース」を利用したが、当該データベース利用に際しては、信州大学附属図書館石坂憲司氏（現同図書館副課長）のご協力があったことを特に記しておく。

²² 『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』（1941年・片倉製糸紡績株式会社考査課）47頁。さらに、前掲『平野村誌 下巻』353頁以下も参照。

²³ 『岡谷製糸業の展開 ふるさとの歴史 製糸業－農村から近代工業都市への道－』（1994年（平成6年）10月22日・岡谷市教育委員会発行）97頁。なお、同書は、伊藤正和（執筆）・小林鶴佐雄（執筆）・嶋崎昭典（監修）となっている（同書231頁「あとがき」参照）。

²⁴ 前掲『岡谷製糸業の展開』231頁「あとがき」において、同書の由来につき、「昭和60年に岡谷市公民館で行われた第95回岡谷市成人学校講座『ふるさとの歴史製糸業』の講師伊藤正和先生（元市立岡谷蚕糸博物館長）講演記録が主となっています。後日、足りない部分は先生ご自身が加筆訂正しています。……全般にわたっては、嶋崎昭典先生（信州大学名誉教授、現市立岡谷蚕糸博物館名誉館長）に監修をいただきました」（平成6年現在）とされ、同書232頁の「監修者・執筆者紹介」によれば、伊藤正和氏は、岡谷市内小学校勤務（1927年～1958年）、市立岡谷蚕糸博物館勤務（1964年）、岡谷市史編集主任（1967年）、市立岡谷蚕糸博物館長（1974年～1982年）等を歴任され、「この間、諏訪郡史編纂、原村誌（上巻）を一部執筆されるなど、郷土の歴史・文化の研究に大きな功績を残され……また、現在の蚕糸博物館の資料収集・整理を進めて基を築かれた。小川村出身」と記されている（1994年（平成6年）5月30日逝去）。

そして、岡谷に隣接する塩尻の『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』においても、明治初期における（塩尻の）製糸業も薪炭不足のため他町村の山林や官有林の払下げを願い出るなどしたようであり、例えば、明治12年11月12日に「塩尻村米山彦四郎ほか三名が、三嶽社上地官有林の払い下げを願い出ている。このころになるといかに薪炭が払底していたかが想像される」²⁵と記されている（なお、三嶽社（三嶽神社）につき本稿の注68及び69参照）。

（2）森林の枯渇は製糸業にとってまさに死活問題であるが、そのような状況下において注目されたのが篠ノ井線の西条駅近隣（現在の長野県東筑摩郡筑北村の本城・坂北周辺）で採掘される西条炭であった。長野県諏訪郡平野村（現在の岡谷市²⁶）における製糸工場の石炭使用は明治20年代に始まり、「最初の供給地は東筑摩郡會田村本城等で所謂西条炭と稱されたもの」²⁷であったという。岡谷製糸工場が燃料（薪炭）不足に陥った時、まさに「そのピンチを救った燃料が西条炭」²⁸だったのである（なお、西条炭採掘の往時を偲ばせる道具や資料等がわずかに旧本城民俗資料館（現在閉館）に保管されている——本稿の注46を参照）。

（a）ところで、その西条炭の沿革につき、「村内に石炭鉱を発見し、借区出願をした例がいくつかある。……石炭が村内に発見されても、本格的にはまだ営業されていなかった」²⁹ようであるが、1879年（明治12年）に紀州の金森信一郎一行が善光寺参りの帰途、會田村字岩井堂観音山（現松本市會田：善光寺西街道（北国西脇往還）の會田宿）の山肌に露出する石炭層を発見し、その後1883年（明治16年）に「この地に鉱区の許可を得て炭鉱業権を取得し、この地方の石炭鉱業の先駆者として『岩井堂炭鉱』（『旧四賀村會田岩井堂』）を開鉱した」³⁰とされている（同年に諏訪の五味作右衛門も本城村中ノ峠（善光寺街道）の道端に露出する石炭の地層を発見したとされる³¹。なお、『本城村誌 歴史編』には、明治25年及び同27年の石炭鉱試掘許可のことや明治23年の本城村西条区長等が農商務大臣陸奥宗光宛に提出した「借区開坑願」（本城村役場文書）のことなどが載っている³²）。

（b）製糸業大手の片倉組（1878年（明治11年）に初代片倉兼太郎が川岸村に垣外（かいと）製糸場を開設し、1895年（明治28年）に片倉組を設立）は、良質の石炭（火力が強く長持ちする石炭）を送るよう西条炭の山元に強く要請していたという³³。西条駅の貯炭場で貨車に積み込まれた西条炭が岡谷に向けて発

²⁵ 『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』（1992年（平成4年）・塩尻市）616頁。

²⁶ 1936年（昭和11年）4月1日に、諏訪郡平野村が町制を経ずに市制を施行し岡谷市になった経緯がある。

²⁷ 前掲『平野村誌 下巻』386頁。

²⁸ 齋藤保人『西条炭採掘史攷—諏訪岡谷の製糸業を支えた燃料炭—』（2007年・西条炭採掘研究会）57頁及び78頁以下を参照（以下、同書を『西条炭採掘史攷』と略称させて頂いた——同書は一般に入手できないため筆者は筑北村図書館所蔵のものを利用して頂いたが、文献検索や文献複写等につき同図書館職員のご協力を頂いたことを記しておく）。なお、齋藤保人氏は、内燃機関の燃料や長野県内の地質に関する研究のご経歴を有され（同書最後の頁の著者紹介欄参照）、前掲『岡谷製糸業の展開』に岡谷市教育委員長として「岡谷製糸業の正しい歴史を知っていただくために」という序文を書いておられる。

²⁹ 『本城村誌 歴史編』（1998年・本城村誌刊行委員会）318頁～319頁参照。

³⁰ 齋藤・前掲『西条炭採掘史攷』43頁（金森信一郎の経歴については、同書51頁以下に詳細な説明がある）、前掲『平野村誌 下巻』386頁の注8等を参照。

³¹ 齋藤・前掲『西条炭採掘史攷』41頁以下参照。

³² 前掲『本城村誌 歴史編』338頁～341頁。

³³ 齋藤・前掲『西条炭採掘史攷』66頁参照。なお、西条炭（褐炭）の発熱量4,581calであるのに対し、磐城（有煙炭）が6,577cal、茨城炭（無煙炭）が5,500calであったとされている（齋藤・前掲『西条炭採掘史攷』72頁の表3—8「磐城（有煙炭）・茨城炭（無煙炭）の成分分析（百分率）原色百科事典（小学館）」参照）。

送されたのである³⁴。◀なお、現在（今日）の塩尻駅（塩尻市大門八番町）は、1982年（昭和57年）に旧塩尻駅（塩尻市大門一番町）を移転新築したものである。本稿の以下において「塩尻駅」「旧塩尻駅」「当時の塩尻駅」等々の言い方が出てくるが、とくに「現在の」「今日の」と断らない限りは、大門一番町にあった移築前の旧塩尻駅を指していることを注記しておく。▶

『本城村誌 歴史編』に「東筑摩郡本城村通信」から拾ったという明治37年～38年当時の興味深い記事が載っていたので、以下に紹介しておこう³⁵。時期的には塩尻から岡谷まで鉄索が稼働している頃の記事であり、その当時の本城村西条付近の石炭状況の一端が垣間見える（なお、明治30年代における本城村の戸数も人口も増加し、「本城村から他町村への出寄留が一二〇人余、村にはいつてきている入寄留が一七〇人から二四〇人ちかくにのぼる。出も入りも男性が多いが、この入寄留が村の人口を増加させているといえよう。村に何を求めて来ているのかは、産業関係、とくに石炭関係に従事する者がこのころからふえてきているものと考えられる」³⁶という）。

（三十七年五月二十七日 西条付近の石炭） 東筑摩郡西条付近より採掘する石炭は、諏訪の製糸家片倉組にて買いうけ、製糸用の燃料に供しつつあるが、その採掘せるもの既に六百頓以上に及びたりて、その毎日の採掘高は十四頓余なりといえ、目下益々堆積するのみなる故、生繭の運搬前にこれを塩尻駅まで運搬せしめんとて、片倉組より長野運輸事務所へ出願せるにつき、一兩日目前より毎日七十頓宛運搬し居れるより。

（三十七年八月四日 西条石炭坑近況） 東筑摩郡西条石炭は近來漸く市場の声価を得、諏訪地方の製糸家に用いられ、毎日の採掘高五百俵余りにおよんでも、供給に間に合わざるほどの注文なり。

（三十七年九月四日 西条付近の石炭） 篠ノ井線西条付近山中より発掘する石炭は目下毎日西条より塩尻に向かつて発送するは、八百俵にて貨車八輛なり。

（三十八年三月九日 西条石炭の近況） 東筑摩郡本城村石炭は諏訪松代製糸家へ販売の俵数毎日八百俵に上り、坑夫は殆ど七百人、日当上等一円五十銭、中等一円二十銭、運搬人俵作り人足一円平均なりという。

（c）これらの記事から、多い時（明治37年9月～38年3月）で毎日800俵・貨車8輛の西条炭が西条駅から諏訪地方ないし塩尻方面に向けて発送されたこと（松代の製糸家へも送ったようである）、俵作り（石炭を俵に詰めて運んだ）がいたこと等々、当時の西条炭運搬の一端を窺い知ることができる³⁷。

³⁴ 斎藤・前掲『西条炭採掘史攷』61頁参照。

³⁵ 前掲『本城村誌 歴史編』340頁～341頁。

³⁶ 前掲『本城村誌 歴史編』325頁。

³⁷ 斎藤・前掲『西条炭採掘史攷』は、次のように説明する。「明治三十七年（一九〇四）、西条炭の炭鉱業界は、片倉組の要請に応えるため、品質の良い石炭を六〇〇ト以上確保し、西条駅の貯炭場に蓄えていた。……この石炭発注の事情は、片倉組が他の製糸工場に比して、企業組織の規模が大きく、この時期に諏訪岡谷地方の薪炭払底に直面して、燃料確保の対策をしたものである。それには、片倉組は開明社と計り、『諏訪新炭株式会社』を起こし、上伊那郡川島（辰野町）・横川御料林（現国有林）より製糸用薪炭材の立ち木の払い下げをうけていた背景があり、明治三十五年払下期間が満了し解散している。なお、当時の西条駅からの石炭の輸送状況は、一輛六～七ト積みの貨車が、日に一〇～一五輛程度を、諏訪岡谷の製糸工場や県下各地の製糸工場へ輸送していた時代である」と述べている（同書66頁～67頁）。なお、筑北村西条の富蔵（とくら）という地に小仁熊ダム（富蔵ダム：2004年（平成16年）竣工）があるが、そのダムサイトにはかつての炭坑の跡が数多くあり、ダム建設に際して抗にコンクリートを充填する等かなりの大事業となった。

なお、石炭の「俵」に関してであるが、『平野村誌 下巻』によれば、明治20年代における平野村（岡谷）への西条炭の移入量につき、22年：27^ト、同23年：117^ト、同24年：197^ト、同25年：840^ト、同26年：1,062^トとされているが³⁸、この補足説明として、「最初十六貫の俵入で役場書類にも何俵と見えてゐるが、後のものと比較する便宜上噸に換算し……その価格は明治二十三年頃一俵三十錢位運賃一俵に付約十五錢、一駄二俵で岡谷着の九十錢から一圓位であった。（役場書類及び早く村内で石炭業を営んだ中野藤次郎氏の談による。）」³⁹と述べられていること等から、当時の石炭取引が「十六貫」（60kg）の「俵入」を基本単位として行われていた様子が分かる（上記の800俵は48^トになる）。

（3）明治20年代頃の西条（本城村）から平野村（岡谷）への石炭運搬状況につき、『平野村誌 下巻』によれば、「鐵道未だ開けず、遠路を途中一夜宿りで馬又は荷馬車により運搬した、め、運賃多く薪に比し價格もあまり低廉でなく、尚又石炭を焚くことにも馴れず……且これを使用する時は機織の損耗甚だしく随つて危険を伴ふと稱せられて、その消費量も至って少なく、これを使用する工場にあつても専用することは殆んどなく皆薪と併用であつた。しかしながら薪材の缺乏につれて次第に村内に移入される數量を増加した」⁴⁰とされている。明治30年代の平野村における製糸工場の石炭使用は、「總釜數の三割位に過ぎず、三十六年には横濱石炭商店の手により初めて九州炭が小口組に移入され、翌年も尚少量來たがその後は又全部西條炭に限られてゐた」⁴¹ようである。

上記「東筑摩郡本城村通信」に見るように、明治37年になると西条炭が大量に岡谷へ運ばれたが、その後、明治38年11月の中央東線開通（富士見－岡谷の開通）による常磐炭の増加に伴い西条炭の需要は急減していったようである⁴²。常磐炭は、西条炭（褐炭）に比べて「多量の埋蔵量と、火力の強い瀝青炭（有煙炭）や無煙炭などを主力とした品質の良い石炭であった。……中央本線の開通により、西条炭より良質の石炭（瀝青炭・無煙炭）が、岡谷駅の貯炭場へ潤沢に輸送されることとなった。明治四十二年……には、中央西線が全線開通し、熱田港（現名古屋港）経由で九州炭や遠く中国の撫順炭までも搬入されるようになった」⁴³という（参考までに、明治43年の岡谷駅到着の石炭量の内訳は、西条炭70%、常磐炭20%、九州・北海道炭10%であったが、翌44年には常磐炭60%、西条炭25%、九州炭15%となり、大正期に入ると西条炭はほとんど消えてなくなり、代わって常磐炭が主力となった^{44・45}）。

下図のように、明治35年6月に篠ノ井線の西条－松本間、同年12月松本－塩尻間が開通したことにより、塩尻までの西条炭輸送の利便性が格段に向上した。

³⁸ 前掲『平野村誌 下巻』386頁参照。

³⁹ 前掲『平野村誌 下巻』386頁（備考）。他に村串仁三郎「常磐地方における飯場制度の成立過程：常磐諸炭礦における労資関係の史的分析（一）」（1975年・経済志林〔法政大学〕）120頁にも「日産四〇〇俵（約二四ト）」とか「年産一四万四〇〇〇俵（約八六〇〇ト）」とあるように、石炭1俵60kg（16貫）が基本単位とされたことが確認できる。

⁴⁰ 前掲『平野村誌 下巻』387頁。なお、西条周辺から、まず松本へ抜けるには明科経由と四賀経由があるが、岡谷までは何れを経由しても50km 前後であり、徒歩で約11時間ほどかかるようであるから（Googleマップに拠る）、本文中の「遠路を途中一夜宿りで馬又は荷馬車により運搬した」との記述も納得できる。

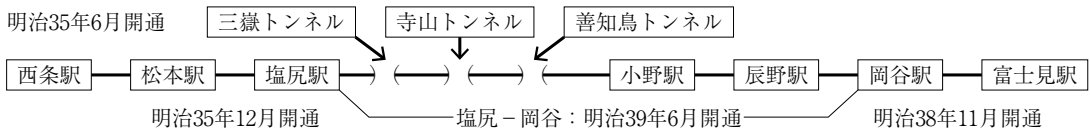
⁴¹ 前掲『平野村誌 下巻』387頁参照。

⁴² 前掲『本城村誌 歴史編』337頁参照。

⁴³ 斎藤・前掲『西条炭採掘史攷』68頁。

⁴⁴ 前掲『岡谷製糸業の展開』97頁～98頁、前掲『平野村誌 下巻』387頁等を参照。

⁴⁵ 大正13年の岡谷駅到着の石炭量131.183^トの中の102.617^トが常磐炭であり全体の80%近くを占めたという（前掲『岡谷市史 中巻』385頁及び624頁の他に前掲『平野村誌 下巻』387頁等を参照）。



それでは、塩尻・岡谷間が明治39年6月に開通するまで、大量の西条炭はどのようにして運ばれたのであろうか（馬や荷馬車で塩尻峠越えをしていたのでは到底間に合わないはずである）。これまで顧みられなかった些細な疑問ではあるが、しかし、明治42年に世界一の生糸輸出国となった日本の製糸業を牽引したのが岡谷製糸業であり、その岡谷の製糸工場が燃料不足に陥った時、そのピンチを救ったのが西条炭であった（上述）こと等を考えると、上記の些細な疑問の解明は「信玄公旗掛松事件」の全容解明の一環としてそれなりに意味がある。そのような訳で、この際、西条炭の実態や運搬経路等につき、まさに謎解きに向き合うが如く探ってみることにした（拙稿「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について」58頁の注68の部分が本考察の起点となっている）。本稿の副題を「塩尻峠を越えて西条炭を運んだ鉄索の謎」と付しているが⁴⁶、内容的にはあくまでも民法判例に登場する信玄公旗掛松事件の背景を探るという姿勢を維持している点に変わりはない。

3. 西条炭の運搬と鉄索の架設

(1) 上述のように、明治20年代より本城村・坂北村周辺で採掘される石炭が「西条炭」と呼ばれて諏訪・岡谷方面に搬出された。前述のように、篠ノ井線開通により、積み出し駅の西条駅から塩尻駅まで運ばれたが、それでは、塩尻駅から先、西条炭はどのようにして運ばれたのであろうか。

この点につき、『平野村誌 下巻』（1932年（昭和7年））は、「塩尻金子より本村間下に至る間に鉄索を架設し三十七年四月より運転、主として西条炭の輸送を行ふものを見るに至って石炭の消費量は俄然として増加した。本村及び近村の製糸工場に於ける燃料が、従来の薪炭より一変して大部分石炭となったのはこの年からである」⁴⁷とする。前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』（1941年（昭和16年））は「明治三十二年諏訪索道株式会社を組織した。是は諏訪地方製糸業の発達に伴ひ、漸次燃料に石炭を使用するに至ったので、既に鉄道の開通を見た塩尻駅より隣村間下区との五哩間に鉄索を架設して、石炭並に諸物資を諏訪に移送せんと企てたものである。其の為一般製糸業者は非常の利便に浴した」⁴⁸とし、『岡谷市史 中巻』（1984年（昭和59年）：これは『平野村誌 下巻』が底本となっているようである）は「塩尻字金子から間下に至る間に鉄索を架設し、三十七年四月か

⁴⁶ 篠ノ井線西条駅から北へ徒歩約10分の辺りに老朽化著しい旧本城歴史民俗資料館があるが、この建物はかつて松本区裁判所西条出張所及び西条登記所であった（正面の鬼瓦に「登記」の文字が刻まれている）。平成17年に本城村・坂北村・坂井村が合併し筑北村の発足後に閉館となったが、筆者は研究目的ということで入館許可を頂いた（筑北村教育委員会事務局生涯学習課のご協力を得た旨記しておきたい）。建物内（館内）には石炭の採掘道具のほか炭鉱に関する資料・文献等が保存されている。なお、斎藤・前掲『西条炭採掘史攷』43頁に「本城村地区の炭坑の開発や石炭採掘の投機熱に燃えた鉱師たちの鉱区の登記や試掘・採掘の申請は一層盛んになり、この松本区裁判所西条出張所が賑わったという」と述べられているが、登記所としての松本区裁判所西条出張所の背景・歴史の経緯等に関して一考の余地があるように思われ、できるなら別個考察を進めようかと思慮している。

⁴⁷ 前掲『平野村誌 下巻』388頁。

⁴⁸ 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』47頁。

ら運転を開始し、これによって西条炭の輸送は容易となり石炭消費は急激に増加した」⁴⁹とする。

以上のことから、明治37年4月に塩尻側の「金子」から岡谷側の「間下」まで諏訪索道株式会社が架設した「鉄索」（索道・ケーブル）を用いて西条炭を運んだことが分かる。なお、塩尻（西条炭を間下へ送った側）の『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』（1992年（平成4年））は、「西条駅から発送される石炭は明治三八年に二万三三二二トンあり、主として岡谷方面へ輸送されていた。塩尻駅に到着した石炭は、塩尻峠を越えるケーブルで岡谷に運ばれた。しかし中央線が開通すると、石炭は岡谷まで直送されることになった。そののちは、良質の常磐炭や九州炭が移入されたので西条炭の移動量は少なくなった」⁵⁰と記すのみであり（明治38年11月に富士見－岡谷間が繋がって（中央東線の開通⁵¹）常磐炭が入り、さらに明治44年に名古屋方面が繋がって（中央西線の開通）九州炭が入るに伴い西条炭は次第に減少していったことは前述の通り）、塩尻のどの辺りに鉄索が架設されたのか明記されていない。ただ、西条駅から発送される石炭が「明治三八年に二万三三二二トン」であり「主として岡谷方面へ輸送されていた」との記述部分は、本考察にとって貴重かつ重要な資料・情報となる。

なお、前述「東筑摩郡本城村通信」の明治37年9月4日付記事に「篠ノ井線西条付近山中より発掘する石炭は目下毎日西条より塩尻に向かって発送するは、八百俵にて貨車八輛なり」とあり、また、同38年3月9日付記事に「東筑摩郡本城村石炭は諏訪松代製糸家へ販売の俵数毎日八百俵に上り……」とあった。かりに、毎日800俵を塩尻へ送ったとすると1日あたり48^ト（1俵60kgとして60kg×800俵＝48,000kg）となり、1年365日送り続ければ17,520^ト（48^ト×365日）となるが、これでは上記「明治三八年に二万三三二二トン」に達せず、5,802^トほど少なくなる。この点、憶測も交えて考えると、明治38年3月頃までは1日800俵程度を発送したが、その後の需要急増に応じて発送量も増え、結果的に明治38年全体としては「二万三三二二トン」になったと理解できなにもない（もっとも、明治38年11月中央東線開通により西条炭の需要は減少していく－前述）。詳細は分からないが、ここでは多い方の数字2万3322^トを前提に進めることにする（本稿では、大量の西条炭が岡谷へ運び込まれた状況が分かればそれで足りる）。

（2）以上を整理すると、1904年（明治37年）4月（それ以前は馬又は荷馬車で塩尻峠を越えていた）から1906年（明治39年）6月に塩尻－岡谷間が開通するまでの約2年2か月の間、大量の西条炭が（明治38年2万3322^ト——そのすべてが岡谷へ送られたとは断定し得ないが大部分は岡谷行であったろう）、塩尻の「金子」から鉄索によって塩尻峠を越え岡谷（平野）の「間下」まで運ばれ岡谷製糸業を支えたことはほぼ明らかである⁵²。

ところで、岡谷の「間下」にあったという鉄索の終点であるが、今のところ、その具体的な場所（候補地）として二か所ほどあげることができる。これに対して、塩尻の「金子」については、鉄索に係する事柄（西条炭のことや鉄索の起点となった場所等）も含めて、筆者の知る限りこれまで究明・考察された様子はまったくない——まさに謎に包まれたままである。そのような訳で、こ

⁴⁹ 前掲『岡谷市史 中巻』624頁。

⁵⁰ 前掲『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』280頁。

⁵¹ 1894年（明治7年）の帝国議会における中央本線建設決定を受け、名古屋と八王子の両側から工事を進め中間点の宮ノ越で接続するという計画で行われ、宮ノ越から八王子側を中央東線、名古屋側を中央西線と呼んだが、現在では今日の塩尻駅から東京側を中央東線（JR東日本）、名古屋側を中央西線（JR東海）と一般に呼ぶことが多い。

⁵² 斎藤・前掲『西条炭採掘史攷』は、西条炭を「諏訪岡谷の製糸業を支えた燃料炭」（副題）という視点から総合的・体系的に考察した貴重な文献といえる。

こから先の考察（謎解き）には、少なからず筆者の想像・推測が入っていることを予めご了解願いたい。

（3）その前に、本考察の対象となる時代の背景ないし社会事象を大雑把に眺めておこう（なお、『岡谷駅の貨物発送・到着トン数』については、前掲『岡谷市史 中巻』⁵³を参考にしたが、「旅客・貨物輸送共に比較的順調な伸びを見せ……その原因は製糸業の発達によるもの」⁵⁴とされる）。

1872年（明治5年）：官営富岡製糸場設立

1875年（明治8年）：5月に武居代次郎が平野村間下字中山にて本格的器械製糸場を建設（中山社）

1878年（明治11年）：6月に初代片倉兼太郎が諏訪郡川岸村に垣外製糸場を建設

1891年（明治24年）：6月に富岡製糸場を三井に払い下げ

1895年（明治28年）：片倉組設立

1901年（明治34年）：八幡製鉄所操業開始／田中正造が東京市日比谷にて明治天皇に足尾鉍毒事件について直訴

1902年（明治35年）：6月に西条－松本間開通、12月に松本－塩尻間開通（この年に塩尻－小野間にある善知鳥トンネル工事着工）／9月に富岡製糸場を三井から原合名会社に譲渡（⇒1938年（昭和13年）6月に株式会社富岡製糸所として独立⇒1939年（昭和14年）に片倉製糸紡績株式会社（現在の片倉工業株式会社）と合併）／日英同盟

1903年（明治36年）：『鹽尻町誌』によれば、「明治三六年一二月八日……鐵道工事に就下西条塩崎神社及び久野院取拂ひ」⁵⁵とあり、塩尻駅から善知鳥トンネル方面へ向かう途中の下西条付近における鐵道工事の様子が窺える／幸徳秋水が平民社結成

1904年（明治37年）：4月に金子－間下間の鉄索稼働開始／2月に日露戦争はじまる

1905年（明治38年）：西条炭2万3322トが岡谷（間下）へ《岡谷駅の貨物発送トン数1,235ト、同到着トン数11,641ト》／11月に富士見－岡谷の開通／ポーツマス条約

1906年（明治39年）：2月に善知鳥トンネル完成、6月に塩尻－小野－辰野－岡谷の開通⇒鉄索稼働終了／鐵道国有法の制定／南満州鐵道株式会社（総裁：後藤新平）

1907年（明治40年）：足尾銅山暴動事件

1909年（明治42年）：《岡谷駅の貨物発送トン数10,476ト、同到着トン数71,251ト》／日本の生糸輸出量が世界一となる

1910年（明治43年）：11月に塩尻－宮ノ越間開通（中央東線工事終了）／大逆事件（幸徳秋水事件）

1911年（明治44年）：5月に中央西線が開通し、八王子－名古屋間全通／工場法公布（施行は1916年）／平塚雷鳥ら青鞆社を結成／幸徳秋水、1月18日に死刑判決を受け、同月24日に死刑執行される

1912年（明治45年／大正元年）：美濃部達吉『憲法講話』（天皇機関説）

1913年（大正2年）：《岡谷駅の貨物発送トン数28,488ト、同到着トン数128,087ト》

1914年（大正3年）：信玄公旗掛松の枯死／第一次世界大戦勃発・日本参戦

1916年（大正5年）：吉野作造・民本主義提唱／河上肇『貧乏物語』／大正デモクラシーの風潮

⁵³ 前掲『岡谷市史 中巻』389頁の「第1表」（『岡谷駅沿革史』による）を参照。

⁵⁴ 前掲『岡谷市史 中巻』388頁～389頁。

⁵⁵ 大森利球治・三澤勝衛『鹽尻町誌』（1937年（昭和12年）・鹽尻町誌刊行會）910頁。同書615頁によれば、下西条にかつてあった塩崎神社は、「西條氏の鎮守ならん乎 今は鐵道敷設の爲め健國社へ合祀せり」とある（健國社（健國神社）については、本稿5（2）参照）。

1917年（大正6年）：清水倫茂・損害賠償請求訴訟／《岡谷駅貨物発送トン数59,900^ト、同到着トン数203,278^ト》／室蘭日本製鉄所・三菱長崎造船所等で労働争議

1918年（大正7年）：甲府地方裁判所が「原告ノ本訴請求ノ原因ハ正当ナリ」との中間判決を下す⇒国が控訴⇒東京控訴院は欠席判決を出す（裁判長判事：岩本勇次郎、判事：矢部克己、判事：沼義雄）⇒国が故障の申立⇒東京控訴院は欠席判決維持し本件を甲府地方裁判所へ差し戻す旨の判決を下す（裁判長判事：神谷健夫、判事：矢部克己、判事：下田錦四朗）⇒国が上告／原敬政党内閣成立／米騒動／シベリア出兵／第一次世界大戦終結

1919年（大正8年）：3月3日に大審院判決（「本件上告ハ之ヲ棄却ス」（中間判決の確定－裁判長判事：馬場憲治、判事：柳川勝二、判事：鈴木英太郎、判事：鬼沢藏之助、判事：成道齋次郎）

1920年（大正9年）：3月に片倉組を継承する形で片倉製糸紡績株式会社設立／国際連盟発足

1921年（大正10年）：上記大審院の中間判決により請求原因が定まったことを受けて、甲府地方裁判所は損害賠償額につき審理した結果、国に対し賠償額として490円の支払いを命じる⇒国が控訴

1922年（大正11年）：東京控訴院は、国に対し損害賠償として72円60銭の支払いを命じる

（4）なお、1906年（明治39年）6月に開通した塩尻－岡谷間の鉄道敷設ルートにつき、篠ノ井線早期着工の運動が強まった明治27年当時、塩尻峠貫通案と辰野迂回案（辰野経由）の二つの案があったようである。「下伊那では郡会が辰野・飯田の鉄道誘致を決め、上伊那郡民とともに中央線の辰野迂回案を熱望した。政府も工事費が低額であり、伊那北部の産業の発達した地域と連絡できるなどから辰野迂回線を決定した。この決定に向けて努力したのが下伊那選出の代議士伊藤大八であり、伊那谷住民はこのルートを『大八廻り』と呼んでいる」⁵⁶とされている（後述するが、塩尻峠を貫く塩嶺トンネルの完成は1983年（昭和58年）である）。

「大八廻り」の工事に関し、『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』は、「小野～塩尻間の善知鳥トンネル工事が難工事であった。工事は東京の菅原工務所……が請け負い、すでに明治三五年に着工していたが、一〇〇分の二五という急勾配であり、地質も軟弱で湧き水も多かった。日露戦争による工事中止の期間も排水作業だけは継続し、三九年二月に三年八か月かけてようやく完成した。鉄道工事は国の直営で進められてきたが、善知鳥トンネル工事は初めての請け負いであったという。……そののちも塩尻駅から木曾方面への工事がつづけられ、明治四三年一月宮ノ越まで開通、中央東線の工事は終了した」⁵⁷と記す。

4. 岡谷側の状況——鉄索の終点は？

（1）—（ア）まず、鉄索の終点（西条炭を下ろした場所）である岡谷側の「間下」の方から検討していこう。繰り返すが、『平野村誌 下巻』（1932年（昭和7年））は「塩尻金子より本村間下に至る間」とし、また、『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』（1941年（昭和16年））も「既に鉄道の開通を見た塩尻駅より隣村間下区」とし、そして、『岡谷市史 中巻』（1984年（昭和59年））も「塩尻字金子から間下に至る間」と記していた。ちなみに、明治8年に中山社が本格的な器械製糸工場を建てた

⁵⁶ 前掲『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』258頁。

⁵⁷ 前掲『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』275頁～276頁。

のが間下字中山の本沢川の溪流沿とされている⁵⁸。現在の岡谷市の地図を見ると、間下（現在は山下町2丁目となっているが地元住民は間下と呼んでいる）の周辺に点在する間下山の神社・間下区民センター・間下堤公園・間下教員住宅・間下十五社神社等が間下の名残りを留めている⁵⁹。間下のどこかに鉄索によって西条炭が運び込まれたわけであるが、上記諸文献はその場所を格別記していない。

そこで、岡谷蚕糸博物館（岡谷市）に出向き、当館学芸員に鉄索について話を伺ったところ、『岡谷製糸業の展開』という書物の中に「間下の鉄索」について言及している箇所のあることが分かった（『岡谷製糸業の展開』は、かつて市立岡谷蚕糸博物館長を勤められた伊藤正和氏の講演記録がもとになっている——本稿の注24を参照）。さっそく、同博物館にて同書を入手し持ち帰って閲読したところ、次のような言及箇所があった。すなわち、「鉄索の通っていた所は、岡谷市公民館から立正閣の方へ行く道と、それから間下の方へ行く道に分かれる所があります。その辺の所に鉄索の跡があって、そこからは油のような黒いネバネバしたものが出てくることがありました」⁶⁰というものである。この「鉄索の跡」に係る言及部分は、間下における鉄索の終点に関する一つの手掛かりとなる（伊藤正和氏のご研究・ご経歴から推測すると、伊藤氏ご自身の調査ないし体験に基づく言及と思われる）。

付言すれば、上記『岡谷製糸業の展開』（98頁）に諏訪湖を遠景にした「間下の鉄索」の写真⁶¹（次頁の【1】「間下の鉄索」参照）が掲載されており、その写真には、間下のどの場所か分からないが、水を張った田圃（田植が始まる頃に撮られたものと思われる）に建てられた木製の塔とケーブルに吊るされた荷物（西条炭を詰めた俵ではなかろうか）が数メートルないし数十メートル間隔（そのように見える）で緩やかに下降して行く様子が写っている（次頁の【2】は現在の間下から諏訪湖を背景にした写真である）。なお、上記『岡谷製糸業の展開』の引用文中に「岡谷市公民館から立正閣の方へ行く道と……」（立正閣は身延別院立正閣と称され昭和4年開創⁶²）と記されているが、この付近に「岡谷市公民館」という名称の建物は存在しない（岡谷市役所（総務部総務課行政担当者）にも確認したがそういう名称の公民館はないとのことである）。現在、その辺りには「間下区民センター」（岡谷市間下区）と称する施設が建っているが、同センター職員によると、間下区民センターが現在のものに建て替えられる以前（約30年以前）、同センターを公会所とか集会所と呼んでいたようであり、このことと上記引用文の文脈・内容を総合して推測するならば、伊藤氏の述べられる岡谷市公民館というのは現在の間下区民センターのことであると考えるのが自然であろう。

要するに、「間下区民センター」から、立正閣の方へ行く道と間下堤公園の方へ行く道に分かれる辺り（五叉路の辺り）に「鉄索の跡」があった、ということになるだろうか（ただ、谷蚕糸博物館（学芸員）によれば、間下の鉄索に関しては、『岡谷製糸業の展開』に書かれている以外のことは分

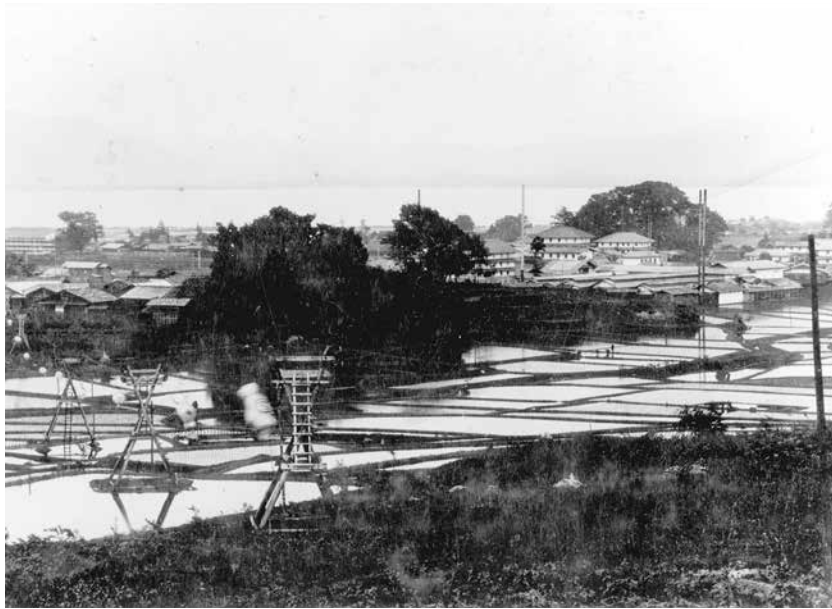
⁵⁸ 前掲『岡谷市史 中巻』465頁以下、さらに、本稿の注63及び73を参照。

⁵⁹ 前掲『平野村誌 下巻』493頁の十五社神社（間下十五社神社）の解説に「間下村は元塚間川附近今の堂山墓地にあって、今尚古屋敷屋敷添等の小字が残っているが、その頃本社は通常産土神の位置とされる村の方字宮林に鎮座していた。徳川時代の初め頃（『小社神號記』には正保年中とある）間下村落の現在の場所に移転すると共に、鎮守も新住居地の乾の方である今の地に遷座したのである。舊社地は今も小字宮林で、近年迄その社壇跡は畠中に残されていたが、諏訪倉庫會社々宅建築の敷地となって取拂はれてしまった」とある。

⁶⁰ 前掲『岡谷製糸業の展開』97頁。

⁶¹ 「間下の鉄索」の写真は岡谷蚕糸博物館が所蔵しているが、この貴重な写真を本誌に掲載するにあたり、同博物館（現館長高林千幸氏）により「資料掲載許可証」及び写真データを提供して頂いたことを記しておきたい。

⁶² 『平野村誌 上巻』（1932年（昭和7年）平野村役場〔復刻版〕昭和58年・諏訪文化社）501頁参照。



【1】「間下の鉄索」岡谷蚕糸博物館蔵（写真掲載許可有り）



【2】現在の「間下」付近の風景（筆者撮影）

かっておらず、また、そのことに関する調査・研究も特段行われていないとのことであった)。その周辺を何度か歩いたが、現在、その辺りには住宅やアパートが建ち並んでおり、残念ながら「鉄索の跡」らしき痕跡に遭遇することはなかった。

(1) — (イ) ところが、その後、間下区民センターを訪ねた際、五叉路付近とは別の場所であつて生計を立てていた人の裏手に鉄索の線が来ていたらしい、という貴重な情報に接した。そこで、早

速その人に連絡を取り話を伺ったところ（電話による聞き取り）、概要以下のような話をされた。すなわち、明治43年生まれのお父様が昭和の初め頃に上田から岡谷の間下へ引っ越して来て米屋を始めた折、その店の裏に当たる場所にかつて線（鉄索）が来ていて其処はその終着地だったらしい（そのように言われている場所らしい）とお父様が言っていた、というものである。そして、その終着地の場所というのは、現在の県道254号線（檜川岡谷線）の「間下区民センター前」の交差点（信号）から約270m南下した地点に横軸がU字のような変形の十字路があるが、そのU字の底に当たる付近とのことであった（その約50m南東に岡谷図書館がある）。この交差点は、以前Y字路（以下、旧Y字路という）であったが、Y字の真ん中を縦に（北の方向に）道路を通したため（昭和61年——それを機にその人は他所へ転居）、現在のような変形の十字路になったとのことである（交差点の位置も多少北側にずらした形跡がある）。県道254号線を岡谷駅方面から北上し旧Y字路に突き当たる正面付近が鉄索の終着地ということになる。旧Y字路の西側（地図上の左側）の道は間下の五叉路へと繋がっており、その道をかつて馬車や荷車が頻繁に通ったという。現在、その終着地とされる場所には上述の県道が通り、また、別の人の建物が建っていて鉄索の痕跡はまったくない⁶³。

もっとも、旧Y字路付近に来ていた鉄索が本考察で追っている（諏訪索道株式会社の架設した）鉄索かどうかさらなる問題も生じるが、いずれにせよ、西条炭を運搬した鉄索の終点・終着地を巡り、「五三叉路」のほかに「旧Y字路」が登場したといえる。真相はわからないが、どちらの場所も間下であることに違いはない。西条炭を降ろした場所が間下に複数あったのかも知れないし、あるいは、西条炭を大量に降ろした場所が五叉路付近であり、旧Y字路付近が鉄索の事実上の最終地点であったかも知れない（其処でも降ろしたかも知れない）。かつて旧Y字路から五叉路付近にかかる西側はある地主の所有地であり、そこには古くから機屋（はたや）と紺屋（こうや）があったというから（上述の聞き取りによる）、そのことと間下の鉄索との間に何か特別な関係・連繋があったのだろうか——そんな疑問も生じてくる。

かくして、現段階では、西条炭を降ろした場所・鉄索の終点ないし終着地を指す場合、端的に「間下」と称するほかないが、ただ、広がりのある間下の中でも五叉路付近からY字路付近に限定的に及んでいるということに着目するならば、これをもって「間下の五叉路周辺」と称してもよいのではあるまいか。この辺りは古くから中山社との関係で間下地区の要衝として象徴的なもののように思われるからでもある。

（2）明治38年に西条駅から岡谷へ発送された西条炭は2万3322^トであったことや鉄索によって石炭並びに諸物資を諏訪に移送したため「一般製糸業者は非常の利便に浴した」⁶⁴こと等の事情を考えると、それを受け入れる側の間下としてもそれ相応の広さ（面積）を有する石炭置場（貯炭場やその他の物資置場等）を必要としたに違いない（さらに、雨露を凌ぐための建物を設置したであろう）。そして、

⁶³ 本稿締切日の少し前の平成29年5月22日、鉄索の件につき電話で何度か話を伺った間下区民センターの区長濱清夫氏を訪ねた際、同センターの副区長濱徳明氏が間下の鉄索に関する話を聞いたとのこと（筆者の求めに応じ）その話の主である塩尻市在住の方への聞き取りの手筈を整えて下さった（その方も快く応じて下さり本文で言及したように貴重な話を伺うことができた——本紙幅にてお礼を申し上げたい。なお、個人情報にも係わる事柄故、本稿では、その方のお名前を伏せさせて頂いた。）上に、「器械製糸工場中山社跡」の石碑（中山社については本稿注73を参照）のある場所やかつて製糸工場の跡地だったという場所に案内して下さい。これらの方々のご協力を特記しておきたい。なお、間下の鉄索に関しては、今後もできる限り考察を続けていこうと思う。

⁶⁴ 前掲『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』47頁。

其処で俵入の西条炭を荷馬車・荷車等に積み替え、そこから製糸場へ運んだものと思われる。なお、明治30年代以降の石炭需要の増加に伴い、道路事情が悪く運搬に多々支障があった「塩尻峠越え」の解消は製糸業者の悲願だったようであり、諏訪索道株式会社の架設した鉄索により「西条炭の消費量は、三割程度増加した」⁶⁵とされている。間下の鉄索終点から製糸場へ繋がる道路では、西条炭を積んだ荷馬車の通行量が急増したに違いないが、逆に、「塩尻峠越え」に従事してきた運送業者にとって、鉄索の架設は死活問題となったであろうことは想像に難くない。

5. 塩尻側の状況——鉄索の起点は？

(1) 次に、鉄索の起点、すなわち、塩尻駅から運ばれた西条炭を鉄索に積み込んだ（積み替えた）「金子」を探っていこう。前述のように、『平野村誌 下巻』（1932年（昭和7年））は「塩尻金子より本村間下に至る間」とし、『岡谷市史 中巻』（1984年（昭和59年））も「塩尻字金子から間下に至る間」とするが、『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』（1941年（昭和16年））は「既に鉄道の開通を見た塩尻駅より隣村間下区」と記すのみであった。

この点、『岡谷製糸業の展開』では、「東塩尻の駅のちょっと北の、塩尻市小字金子」とやや具体的に述べられているが⁶⁶、この「東塩尻の駅」というのは、旧東塩尻信号所駅跡を指すものと思われる。旧東塩尻信号所駅跡は、塩尻市上西条の常光寺から南の方へ約300m離れた山間にある——みどり湖駅から道路を南下し上西條神社付近の交差点を常光寺方面へ向かう途中に祀られている道祖神の所から旧東塩尻信号所駅跡に続く細い通路（山道）が分岐している（上記の道祖神から東塩尻信号所駅跡までは約500mの道程である——以前の鉄道は塩尻駅から三嶽トンネル⇒寺山トンネル⇒東塩尻信号所駅⇒善知鳥トンネル⇒小野駅⇒信濃川鳥駅⇒辰野駅へと経由したが、1983年（昭和58年）に塩尻駅と岡谷駅を直結する塩嶺トンネルが完成し、その間にみどり湖駅ができたことにより東塩尻信号所駅は廃駅となった）。

(2) ところが、現在の塩尻の地図（東部の地域）に「金子」という地名は載っていない。上記「東塩尻の駅のちょっと北」（約1kmほど北）の周辺は「金井」という地名であって「金子」ではない。その辺の事情につき、長野県塩尻市塩尻東支所に尋ねたところ、「金子」という地名は現存しないし聞いたこともないとのことであったが、後日、当支所より『塩尻市誌 附図 塩尻市地名地図』

⁶⁵ 斎藤・前掲『西条炭採掘史攷』61頁参照。

⁶⁶ 前掲『岡谷製糸業の展開』97頁。なお、阿部勇編著『蚕糸王国信州ものがたり』（2016年・信濃毎日新聞社）251頁は、「索道は、旧東塩尻信号場付近（善知鳥トンネルの塩尻側口付近）から……」（下線は筆者）と述べる（ただ、その根拠が何ら示されておらず、諸文献が記す金子への論及もない）。この点に関して私見を述べておこう。（ア）まず、岡谷の間下から旧東塩尻信号場付近までは直線距離で6.5km前後であり、その途中彼方此方を迂回しても5哩（8km——本稿3（1）参照）には及ばない。（イ）次に、前述（本稿3（4））のように、鉄索の稼働期間（明治37年4月～同39年6月まで）の大部分は善知鳥トンネルの工事期間（明治35年着工の後、難工事の末漸く同39年2月に完成）と重なっているだけでなく、その期間中、同トンネル付近はまさに工事現場の要地であった（その塩尻側の寺山トンネル及び三嶽トンネル附近も工事が始まっていた——明治39年6月に塩尻－岡谷間が開通）だけでなく、鉄道路線に係る周辺の土地も「明治三六年一月八日……鐵道工事に就下西条塩崎神社及び久野院取拂ひ」（上記『鹽尻町誌』——本稿3（3）参照）とされているように鉄道工事に向けた作業が急ピッチで進められていたのである。（ウ）さらに加えると、善知鳥トンネル塩尻側口付近は山間の狭隘地であって、鉄索設置場所（西条炭の鉄索積換作業のほか一時的保管のための場所）には不向きな場所である。以上のことから、そのような状況の工事現場辺りに敢えて鉄索を設置し、その場所で塩尻駅から荷馬車で運び込んだ西条炭の積み替え作業を行ったとは考えられない。かくして、上記下線部分の説明には大きな疑問を抱かざるを得ないのである。

(1993年・塩尻市)収録の「塩尻市地名地図(塩尻1/2)」に明治期の地名が記されており、その中に「金子」という地名が見つかったとの連絡を頂いた。これは本考察にとって極めて重要かつ貴重な情報である⁶⁷。

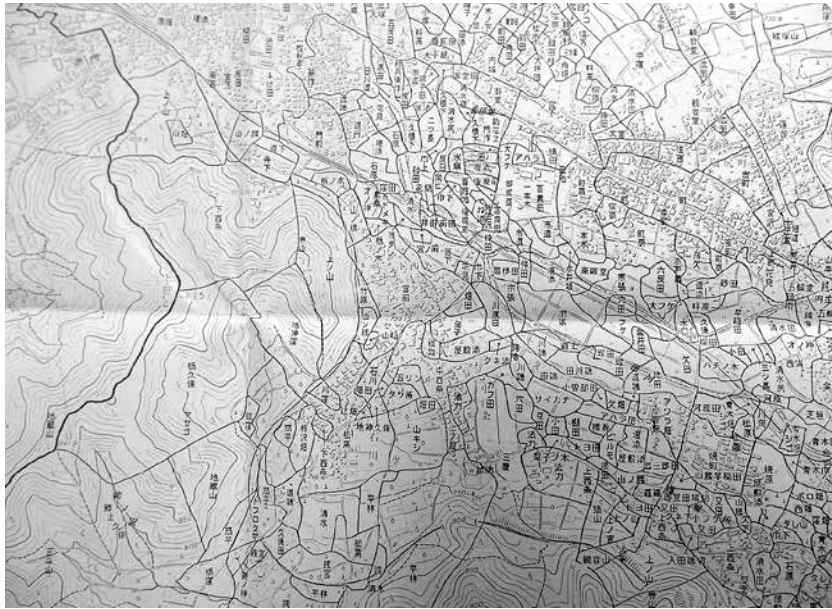
そこで、『塩尻市誌 附図 塩尻市地名地図』の「塩尻市地名地図(塩尻1/2)」を直接見たところ(信州大学附属図書館所蔵のものを利用)、確かに、現在の塩尻市中西条の北部辺りに「金子」という地名が記されているのを確認できた。金子の北側に畑田・宮前、西側に板取、南側に屋敷添(板取と屋敷添の南側に現在も地名として残っている中西条が接する)、西側に川原田等の地名が記されている。この地図は、「製図 長野県地名研究所」、「制作 塩尻市誌編纂委員会」とされ、明治初年調整以来の土地台帳付図(地籍図)が元になっていること等から(「塩尻市地名地図(塩尻2/2)」の「凡例」参照)、当時(明治期)の状況をほぼ正確に反映していると思われる(1993年当時の地図に明治期の区画(小字)が重なって表示されているが、細かい部分は印刷上不鮮明である)。

さっそく中西条に出向き、現地と当該地図とを照らし合わせながら、塩尻市下西条にある健國神社から南へ約200m(三嶽神社⁶⁸の北約500m強)に位置する中西条地域の一部(南側の細い道路沿いに中西條稲荷神社が祀られている)及びその東側の水田(田川の左岸付近まで)の辺り——かつて「金子」と称された地域——を歩いてみた(上記の「東塩尻の駅」(旧東塩尻信号所駅跡)から正確には北西約1.6km離れた所ということになる)。鉄索の痕跡はさすがに残っていなかったが、その辺りのどこかに鉄索が設置されていたわけである。文献上もこれ以上の詳細は分からないので、当地域の近隣の方々(塩尻東支所、塩尻市中西条の三嶽神社関係者、中西条の旧家の方々)に聞き取りを行ったが、鉄索や西条炭の運搬のこと、そして「金子」なる地名等につき、「知っている」「聞いたことがある」という人は皆無であった⁶⁹。以下に「金子」の所在を示す地図を掲載しておこう(次頁の【3】【4】の写真参照)。(3)ところで、当時の塩尻駅の荷物運送に関し、『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』によれば、篠ノ井線開通以後の「鉄道の荷扱い量は次第に増加するが、それにともない駅に集散する荷物の輸送にあたる荷馬車が増え、それを担当する運輸業者もその数を増やしている。塩尻駅には角西(松本中牛馬会社系列)・加西・帝国中牛馬(小諸に本社を持つ帝国牛中馬の系列)と石灰輸送専門の横山の四運送店があった。そこへ明科に本店がある信陽倉庫株式会社塩尻支店の㊦(内国通運会社系列店)、岡谷の美和吉・岡谷三・花岡の四業者が参入し、八業者で塩尻駅発着の荷物を輸送した。……中央本線が塩尻まで開通すると、岡谷の業者は引き揚げた。伊那への荷物は辰野の業者が引き受けたこともあり、塩尻の業者は二店になってしまった。㊦の権利を引き継いだ高砂と、角西であった。……塩尻駐車場の荷物の集散は、荷馬車や荷車を持った運送稼業人が請け負った。篠ノ井線開通直後の

⁶⁷ 塩尻東支所長の大槻正弘氏より、『塩尻市誌 附図 塩尻市地名地図』に収録されている「塩尻市地名地図(塩尻1/2)」の中に「金子の地名が見つかった」とわざわざご丁寧な電話を頂き、ファックスまで送って下さった(2016年(平成28年)8月26日付)。大槻氏に謝意を表したい。これが本考察にとって大きな一歩となったことはいうまでもない。

⁶⁸ 前掲『鹽尻町誌』892頁によれば、村社三嶽神社は、「上西條・中西條及下西條中の川窪の氏神である。……親立の年代は不明であるが武田信玄が當地平定後甲州御嶽神社を勧請したものと傳承されてゐる」と記されている。

⁶⁹ 塩尻市中西条の三嶽神社(本稿の2(1)で触れたが、燃料用薪炭の不足の折、塩尻村米山彦四郎ほか三名が、三嶽社土地官有林の払い下げを願い出)たとされていた)の代表者及び神職に就かれている方や同市中西条の街道沿いのある旧家の方(先代なら何か知っていたかも知れないとのことであった)、どなたも金子・鉄索のことはご存じないとのことであった。なお、岡谷の間下と同様に塩尻(中西条)の金子についても、西条炭及び鉄索との関連を踏まえつつ、今後も可能な限り考察を重ねていきたい。



【3】「金子」を示す地図⁷⁰



【4】「金子」の周辺を拡大したもの

三六年二月、塩尻市域の運送稼業人たちは、運送店と運送費の協定を結ぼうとして運送稼業人組合をつくった。鉄道開通以後大量の貨物が動かなかで、運送稼業人は立場が強くなり、運送賃の値上

⁷⁰ 塩尻市誌編纂委員会制作『塩尻市地名地図』（塩尻1/2）の一部掲載につき、平成29年3月6日、塩尻市（庶務課）より使用（転載）の許可を頂いた。

げ要求をおこしたものとおもわれる。組合は、塩尻の各運送店と交渉したところ、角西と帝国中牛馬の二店は要求を拒否したので、運送稼業人組合は二店の貨物の運送を拒否するという事態もあった⁷¹⁾とされている。

このような状況を踏まえると、西条駅から塩尻駅に到着した西条炭は、其処で荷馬車や荷車に積み替えられ、中西条の金子まで運送業者によって運ばれた考えるのが自然であろう——鉄道が通る以前の明治20年代の西条炭の運搬が「途中一夜宿りで馬又は荷馬車」により塩尻峠越えが行われたことを思い起こすと（本稿2の(3)参照）、その感は一段と強まる。

明治38年に西条駅から塩尻駅を経て主に岡谷へ向けて発送された西条炭の量2万3322^トという状況は、当時の塩尻駅周辺の輸送業者のみならず当地域住民にとっても関心ある出来事だったに違いないと思われるが、明治のほんの一時期のことであり、人々の記憶から消え去ったとしても無理からぬことであろう。

(4) 旧塩尻駅からどこを通過して「金子」に至ったのか分からないが、普通に下西条を通り抜け中西条神社・三嶽神社方面へ向かえば、徒歩20数分(約2km)で金子に着く(次頁の【5】の写真参照)。その道路やあるいは近辺の道路を西条炭を積んだ荷車・荷馬車がひっきりなしに通ったのであろう。明治38年に西条駅から送られた2万3322^トの西条炭を塩尻駅で荷車・荷馬車に積み替え、そこから金子まで1年365日毎日運んだとして、1日当たりの運搬量が約64^トとなる。それをかりに積載量1.5^トほどの荷馬車で運ぶとすると、約43台分程度必要になる。復路も考えれば1日に90台近い荷馬車が旧塩尻駅と金子の間を往復した計算になる。かりに、上述の2万3322^トのうち2万^トを岡谷へ送ったとして、1日当たり約55^ト(上記荷馬車で約37台分)となる。

それほど西条炭俵が2年2か月の間、旧塩尻駅から金子へ繋がる路上を運ばれたとすると、金子には間下の場合と同様に石炭(俵入西条炭)置場やその他一般の物資置場が設置されたに違いない(雨露を凌ぐための建屋が置かれかも知れない)。今日、その場所と思われる一帯(上述)は田圃が広がっており(西端に数軒ほど民家がある)、塩尻峠方面に向かって一枚毎に高くなっている(次頁の【6】の写真を参照)。その辺りから塩尻峠周辺の何処かを越え岡谷の間下へと鉄索が通されたのであろう(参考までに、塩尻駅の標高⁷²⁾は約719m、中西条付近は標高730m前後、其処から標高の低い地点を辿っていくと、みどり湖駅南側周辺・標高760m前後、塩嶺カントリークラブ(ゴルフ場)付近・標高910m~1,000m前後、やまびこ公園の北側付近・標高1,000m前後、そして間下(五叉路周辺・標高795m前後)となる⁷³⁾。

⁷¹⁾ 前掲『塩尻市誌 第3巻 近代・現代』279頁。

⁷²⁾ 各地の標高は、Google Maps標高(SRTM版)に拠ったものである。

⁷³⁾ 明治8年創業の「中山社」の跡地が「間下の公園の400m上 中央道長野線の下 山下町2丁目の畑の中」にあったという(吉澤英三「岡谷の製糸を語る」74頁: Silk New Wave HPから「第63回製糸夏期大学(最終記念)2010 Silk Summer Seminar in Okaya平成22(2010)年7月22日~23日」を検索——ただ、その辺りは樹木に覆われていて畑らしい痕跡はなく、「間下公園の約250m上 中央道長野線の下」の辺りなら現在も畑が確認でき、其処には上述のように「器械製糸工場中山社跡」の石碑が建っているが(本稿の注63参照)、その一帯はかつて緩やかな棚田が続いていたようである)。その「中山社」というのは、前掲『平野村誌 下巻』152頁によれば、「明治八年武居代次郎を盟主とする九人…の協力によって、間下字中山の地に設立された……明治初年に於ける間下村の座繰製糸業者は二十名に餘つたが、その中六年及び七年の間に器械製糸に改めたものが九人で、中山社はそれ等の人々の合同による合資的の組織であった」ようである(もっぱら、水車の便宜上この地を選んだとい



【5】「金子」（現在の中西条付近）の風景（：筆者撮影）



【6】塩尻峠方面の遠景（筆者撮影）

う——同書154頁～155頁参照）。なお、同書162頁の写真（下段「中山社跡より現在の工場地帯を望む」）には、昭和7年当時（同書の発行当時）の間下方面と思われる風景が写っているが、これと前掲「間下の鉄索」の写真【1】（明治37年～38年頃）とを比較すると、背景（鮮明ではないが諏訪湖の背後に写っている山並み）が似ており、どうも両者は（撮影の年代は異なるが）それほど離れていない地点から同じ方向を撮ったのではないかと思われる。これらの写真と上述の中山社跡地等を併せて考えると、鉄索は現在のやまびこ公園の辺り（北寄り）から山下町2丁目にある間下堤公園と立正閣の間の何処か通り抜け、間下の五叉路周辺へ下ったのではないかと思われる（中山社については、さらに、前掲『岡谷市史 中巻』465頁以下を参照）。

6. 当時の新聞記事を通して ― 鉄索竣工・鉄索妨害ほか

ここで、「信濃毎日新聞データベース」を利用し、鉄索が稼働したとされる明治37年4月前後及び塩尻－岡谷間が開通した明治39年6月前後の記事を調べてみた。これまでの考察から、塩尻や岡谷では鉄索に関し住民の間で何か話題になったのではないかと思ったからである。調べてみると、明治37年2月に始まった日露戦争関連記事（遼東半島・旅順港・広瀬武夫中佐戦死ほか）が圧倒的に多い中、同年4月の中に2件ほど「鉄索」に関する記事が見つかった。ほかに中央東線開通関連記事2件を含め4件ほど紹介しておこう（明治37年4月前後から同39年6月前後に至るまでの紙面（数千頁）を詳細かつ丹念に調べれば、「金子」や「間下」の記事がもっと見つかるかも知れないが、それは後に譲ろう（なお、旧字体を新字体に直した上で記事内容をそのままあるいはその一部を転載した。下線は筆者による）。

(i) 明治37年4月7日付「塩尻峠鉄索竣工 同工事は愈々竣工去る一日より運転を試みたり目下一町毎に荷物函を附着しあれども追々貨物の増加と共に無数に増加する由にて速力は人の並足歩行位好成績なりと」（一町は約109m）

この記事から、鉄索の試運転開始が明治37年4月1日、竣工が4月7日だった様子が窺える。なお、前述の如く（本稿4（1）（ア）参照）、「間下の鉄索」の写真には、田植が始まる頃のケーブルに吊るされた荷物が数mから十数m間隔（そのように見える）で運ばれている様子が写っていたが、当初の「一町毎」からそこまで間隔が短くなるほど運搬荷物が増えたのであろう。ちなみに、明治37年以降の鉄索稼働は明治38年と同39年しかない（明治39年6月11日に塩尻－岡谷間が開通し鉄索終了）、上記「間下の鉄索」の写真は明治38年か39年（の田植え前の頃）に撮ったものということになる。

(ii) 明治37年4月11日付「搬夫の鉄索妨害 塩尻嶺荷馬車運送の搬夫等は生糸繭其他諏訪郡に輸入する貨物の大半を一手に引受けて専占の有様なるより申合せて暴利を貪り荷主に尠からぬ迷惑を与へ汽車開通近きに迫りてより一層甚しきを加へたりしが今回同峠の鉄索開設は正しく彼等に大打撃を加へたるなれば開通以来盛に妨害を加へ恰も満州馬賊の露国鉄路を破壊するが如く夜々各所に出没して鉄索切断の妨害を逞ふせる由にて昨今会社は多数の番人を設け厳しく警戒しつつあり」

塩尻峠の荷馬車運送や塩尻周辺の運送稼業人について前述したが、「鉄索切断」をするなどの妨害行為に及んだ搬夫の存在が注目される。その限りでは、少なくとも、鉄索稼働により経済的打撃を受けた地元運送業者がいたことは間違いない。

(iii) なお、同新聞は明治37年6月23日と翌24日の第一面に「中央東線全通と上伊那（上）（下）」という見出しの特集記事を連載し、24日の（下）の冒頭で上伊那地域における「搬夫の前途」と題し次のように書いている。「現在運送馬車数は実に五百四十八輛の多きにあり少く共四百人以上は岡谷三州両街道の貨物運搬に依て衣食する者にして中央東線の全通が如何なる影響を及ぼすべきやは頗る問題なり……一方に交通の便を開かると共に一方は愈よ交通を絶ち上下伊那の需要は挙って辰野停車場に依り従来名古屋方面より供給せし所謂上り荷なる者は次第に減少して終には片道全く空気を挽くが如き結果を見るは免れざる處ならんか」

(iv) 明治39年6月11日付「岡谷塩尻間の鉄道開通 沿道人民が其速成を熱望したりし岡谷塩尻間の鉄道工事はいよいよ完成して今日より列車の開通を見るに至れり……従来速成を熱望して一日千秋の思ひを為し同地方の人民の今日の歓喜それ幾何ぞや更に之を同地方に於ける産業上に就いて

見る製糸業に在つては原料繭燃料の輸入生糸の出荷工女工男等の往來において其経費を軽減し得る等生糸一梱に付金拾五円乃至廿円なるべし之を諏訪一郡のみの産額に就て積算せんに一ケ年間の利益約四拾萬円に達せんなり……荷嵩の多くして遠方より輸入し遠方に向つて輸出するものになつては其利益多大なるべき秋蚕種に於いても塩尻峠の難関を経ずして直に汽車便に依り輸送することを得……」

7. おわりに ― 結びに代えて

岡谷市間下（五叉路周辺）から金子（現在の中西条付近）までの距離を地図の上で測ると直線で7.5km前後である。ただ、塩尻峠及びその周辺の地理的状况を考えると、鉄索の架設ルートは直線的にはならず、地形に応じてジグザグに通したであろうから、その分だけ長さも増えたに違いない。そうすると、『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』の記す「塩尻駅より隣村間下区との五哩間」（約8km）に限りなく近づいてくる。

付言すると、上記『片倉製糸紡績株式会社二十年誌』の「塩尻駅より隣村間下区との……」の部分については「塩尻駅の東南の金子より隣村間下区との……」と、また、前述『岡谷製糸業の展開』の「東塩尻の駅のちょっと北の、塩尻市小字金子……」の部分については「旧東塩尻信号所駅跡から北西約1.6km離れた塩尻市小字金子……」（あるいは、「塩尻下西条の健國神社から南へ約200m（三嶽神社から北へ約500メートル）離れた所の金子」）という具合に、それぞれ読み替えて理解するのが妥当と考える。

塩尻市下西条に“あずさ”が走る中央本線と辰野経由の中央本線（辰野支線）が150mほど離れて並走する区間があるが、その辺りの南側山腹に寶松山西福寺がある。1565年（永祿8年）に信玄公が開基したといわれる曹洞宗の寺院（開山は圭嶽珠白禪師）である。数年前、信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について考察を開始した頃にこの寺を訪れたことがあるが、本堂及び庫裡の屋根に飾られた武田菱がひと際目立つ。その近傍の道路を明治の一時期に西条炭の俵を積んだ荷馬車が喧しく通ったのであろう。

わが判例法上、権利濫用の法理が登場するきっかけとなった信玄公旗掛松事件が、中央本線開通⇒諏訪・岡谷製糸業の興隆発展⇒西条炭へと連鎖的に繋がってきて――言い換えれば、西条炭が諏訪・岡谷から欧米諸国へと繋がる「絹の道」という壮大なパノラマの一コマとして登場してきて――実に面白い。本考察が上掲別稿「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について ― 絹の道と権利の濫用 ―」とともに信玄公旗掛松事件の背景・全容を究明する上で良き一歩となれば幸いである。残された課題や新たな問題等につき、今後もできる限り考察を続けていこうと思う。

最後に、本稿執筆に際して多くの方々のご協力を得た。厚くお礼申し上げたい。

【後記】

今は亡き恩師泉久雄先生に本論考を捧げる。

平成29年4月29日に恩師泉久雄先生が永眠された。先生は、日本を代表する家族法学者であり、とりわけ相続法の第一人者であられた。2週間ほど前の4月15日、恩師を囲んで教え子たちが集う“白水会”にて、先生は「諸君と会うことが生きる力となっている」といつものように仰り、来年の卒寿に向けて意欲を示されたのに……。

「定年退職したらのんびり釣りでもして過ごせばいいよ」と仰りながらも、私の定年後の身の振り方を案外気にされ、「4月から放送大学（長野学習センター客員教授）へ行ってるの？……定年したら話（乾杯の挨拶）が上手くなったね」と声を掛けて下さった。これが私への最後のお言葉となった。

随想集『あんぱんたん』『不如学』に続けて出された写真集『白水会とともに 心の不るさと』（平成29年4月15日発行・専修大学白水会）が先生の形見となったが、白水会の席上その表紙に「前進!!」と力強く自書され教え子たち一人一人に手渡された。先生の好物である神保町の大丸焼きを毎年取り寄せておみやげにと我々に配られたのであった。お茶を飲みながら家族団欒しなさいと。

昨年11月に、拙稿「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について——絹の道と権利の濫用——」を差し上げたところ、「面白いことやってるね、随分広大な背景があったんだなあ、書いて残しておけば誰かが読んでくれる」と早速ご返事を下さった。妙に嬉しくなって、その後、溢れる時間の中で続編を執筆中ですと申し上げると、「それは良い、楽しんでやればいいよ」と応えて下さった。

大学院生以来44年の長きに渡り、先生は学問の師であり人生の師であった。遠く離れていても、居て下さることで大きな安心感があった。

上記白水会の当日、先生に小稿「諏訪の末子相続と北信濃の均分相続——河合曾良と小林一茶の場合——」（平成27年3月・信州大学法学論集第27号・共著）と「学究生活を振り返って——趣味と研究——」（平成28年7月・信州大学後藤（民法）ゼミ同窓会発行——信州大学民事法研究会主催「退職記念講演会」〈平成28年3月9日開催〉及び後藤ゼミ同窓会主催「後藤泰一先生ご退官記念パーティー」〈平成28年7月16日開催〉における私の講演録）を謹呈しましたが、この度“楽しんで”纏めた「信玄公旗掛松事件と諏訪・岡谷製糸業の関係について《続編》——塩尻峠を越えて西条炭を運んだ鉄索の謎——」を捧げます。もはやご返事を頂くことは叶いませんが、寂しさ・悲しみ乗り越え元気を出してもう少しだけ“前進”しようと思います。

泉久雄先生、大変お世話になりました。ありがとうございました。天上から奥様と一緒に我々をいつまでも見守って下さい。心からご冥福をお祈り申し上げます。

平成29年6月5日

信州大学名誉教授 後藤泰一